EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 13.9.2024
COM(2024) 405 final

# POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

## o izvajanju Uredbe (ES) št. 561/2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in Direktive 2002/15/ES o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu, v obdobju 2021-2022 (32. poročilo Komisije o izvajanju socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom)

{SWD(2024) 215 final}

## Uvod

To poročilo vsebuje pregled izvajanja socialnih pravil EU v cestnem prometu v državah članicah v obdobju od 1. januarja 2021 do 31. decembra 2022. Vsebuje povzetek analiz nadzornih dejavnosti in v njem so poudarjeni ključni izzivi pri izvrševanju in uporabi ustreznih pravnih določb, opredeljenih v naslednjih štirih zakonodajnih aktih:

(1) Uredbi (ES) št. 561/2006[1] (znani tudi kot **uredba o času vožnje**), ki določa minimalne zahteve za dnevni in tedenski čas vožnje, odmore ter dnevni in tedenski čas počitka;

(2) Direktivi 2002/15/ES[2] (znani tudi kot **direktiva o delovnem času cestnih prevoznikov**), ki določa pravila o organizaciji delovnega časa voznega osebja. Navedena direktiva določa zahteve glede najdaljšega tedenskega delovnega časa, najkrajših odmorov med delom in nočnega dela. Uporablja se za voznike, za katere velja uredba o času vožnje;

(3) Direktivi 2006/22/ES[3] (znani tudi kot **direktiva o izvrševanju**), ki določa minimalne ravni cestnih preverjanj in nadzora v prostorih prevoznih podjetij za preverjanje skladnosti z določbami uredbe o času vožnje;

(4) Uredbi (EU) št. 165/2014[4] (znani tudi kot **uredba o tahografih**), ki določa zahteve za namestitev in uporabo tahografov v vozilih, za katera velja uredba o času vožnje.

V nasprotju s prejšnjim poročilom v to poročilo ni vključena analiza izvajanja Direktive Sveta 96/53/ES[5] (znane tudi kot **direktiva o težah in merah**), ki določa največje dovoljene mere v notranjem in mednarodnem prometu ter največje dovoljene teže v mednarodnem prometu za težka gospodarska vozila, ker ni bilo na voljo dovolj potrebnih informacij, saj je pravno obveznost predložitve nacionalnih poročil izpolnilo le pet držav članic[6].

To poročilo temelji na členu 17 uredbe o času vožnje in členu 13 direktive o delovnem času cestnih prevoznikov[7].

---

[1] Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, 11.4.2006, str. 1).

[2] Direktiva 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu (UL L 80, 23.3.2002, str. 35).

[3] Direktiva 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014 ter Direktive 2002/15/ES glede socialne zakonodaje v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu in razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS (UL L 102, 11.4.2006, str. 35).

[4] Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1).

[5] Direktiva Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L 235, 17.9.1996, str. 59).

[6] Informacije v skladu s členom 10g Direktive Sveta 96/53/ES za obdobje 2021–2022 so predložile samo Avstrija, Nizozemska, Litva, Poljska in Švedska.

[7] Člen 17 Uredbe (ES) št. 561/2006 od držav članic zahteva, da Komisiji vsaki dve leti sporočijo potrebne podatke in ji tako omogočijo pripravo poročila o izvajanju navedene uredbe in razvoju na zadevnih področjih. Člen 13 Direktive 2002/15/ES določa, da morajo države članice Komisiji poročati o izvajanju Direktive in pri tem navesti

Poročilo je sestavljeno iz treh oddelkov: v oddelku I je predstavljena analiza nacionalnih podatkov o preverjanjih in kršitvah pri izvajanju Direktive 2006/22/ES in Uredbe (ES) št. 561/2006, oddelek II pa opisuje izvajanje Direktive 2002/15/ES v državah članicah. V oddelku III so navedene glavne sklepne ugotovitve tega poročila. Delovni dokument služb Komisije dopolnjuje poročilo Komisije z dodatnimi podatki o kaznih in sodelovanju med državami članicami ter s pripombami izvršilnih organov in podrobnimi statističnimi podatki o preverjanjih.

**Predložitev podatkov**

Nacionalna poročila o izvajanju določb Direktive 2002/15/ES in Uredbe (ES) št. 561/2006 je treba do 30. septembra leta, ki sledi koncu zadevnega dvoletnega obdobja, predložiti na revidiranem standardnem obrazcu za poročanje, določenem v Izvedbenem sklepu Komisije z dne 30. marca 2017[8]. Poročila za obdobje 2021–2022 je bilo treba predložiti najpozneje do 30. septembra 2023.

Vse države članice so predložile svoje nacionalne podatke o izvajanju Uredbe (ES) št. 561/2006, številne sicer šele po poteku roka[9]. Države članice so zagotovile zahtevano razčlenitev podrobnih statističnih podatkov o nadzoru skladnosti, opravljenem na cestah in v prostorih podjetij. Vendar nekatere niso zagotovile podatkov, razvrščenih v zahtevane kategorije, npr. podatkov, razvrščenih glede na vrsto tahografa[10] in vrsto kršitev[11].

Le 21 držav članic je predložilo informacije o izvajanju Direktive 2002/15/ES, od tega jih je samo 11 predložilo statistične podatke o nadzoru in rezultatih le-tega, ti pa se razlikujejo po ravni podrobnosti[12]. Zaradi pomanjkanja kvantitativnih in primerljivih podatkov iz držav članic je oceno težko izvesti.

## I. Pregled dejavnosti izvrševanja v zvezi z Direktivo 2006/22/ES in Uredbo (ES) št. 561/2006

### 1. Preverjanja

Člen 2 Direktive 2006/22/ES od držav članic zahteva, da organizirajo sistem primernih in rednih cestnih preverjanj in preverjanj v prostorih podjetij, za katera veljajo določbe Uredbe (ES) št. 561/2006. Ta člen določa tudi, da minimalno število preverjanj zajema najmanj 3 % delovnih dni voznikov[13] vozil, ki spadajo na področje uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006.

---

stališča socialnih partnerjev. Poročila o izvajanju Direktive 2002/15/ES in Uredbe (ES) št. 561/2006 se lahko predložijo v enem dokumentu, saj oba zakonodajna akta zajemata isto dvoletno obdobje poročanja in uvajata dopolnilna pravila za poklicne voznike.

[8] C(2017) 1927 final.

[9] Zadnje nacionalno poročilo je bilo predloženo 30. maja 2024.

[10] To velja za Litvo, ki je pojasnila, da podatki o analognih in pametnih tahografih zaradi tehnične napake niso na voljo.

[11] Latvija tako kot v prejšnjem obdobju poročanja ni zagotovila te kategorizacije za kršitve v prostorih podjetij.

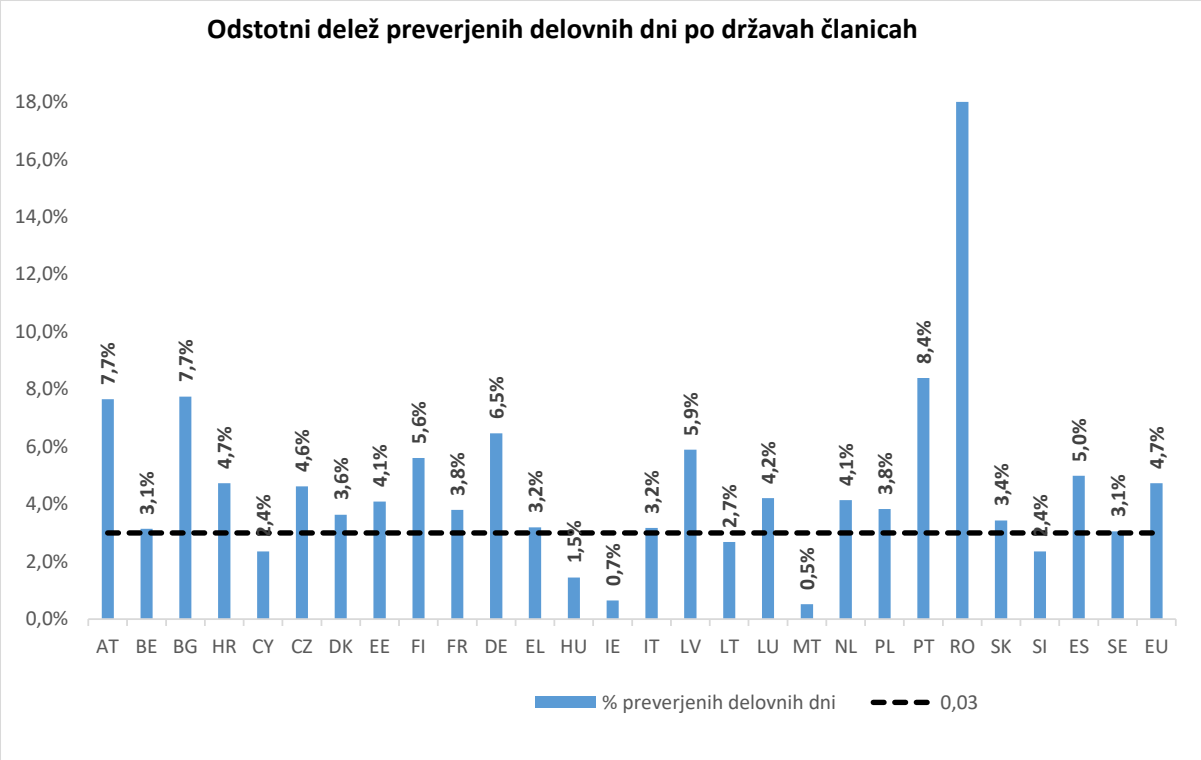
[12] Najpodrobnejše statistične podatke so predložile Češka, Finska, Grčija, Poljska in Slovenija.

[13] Številka temelji na številu delovnih dni v dveh letih in številu registriranih vozil, za katera velja Uredba, v tem obdobju za vsako državo članico.

Nacionalni podatki kažejo, da se je skupno število preverjenih delovnih dni[14] v EU povečalo s približno 108,9 milijona v obdobju 2019–2020 na 111,7 milijona preverjenih delovnih dni v sedanjem obdobju poročanja. To pomeni 3-odstotno povečanje. Glede na nacionalne podatke je povečanje števila preverjenih delovnih dni največje na Malti (+450 %[15]) in na Nizozemskem (+185 %), medtem ko je zmanjšanje števila preverjenih delovnih dni najopaznejše v Sloveniji (–48 %), Franciji (–45 %) in na Madžarskem (–39 %).

Kot je prikazano na spodnji sliki 1, je **povprečni delež preverjenih delovnih dni v EU 4,7 %**, kar je višje od zahtevanega deleža v skladu z Direktivo[16], vendar kaže padajoč trend v primerjavi s prejšnjimi obdobji poročanja (5,4 % v obdobju 2017–2018 in 6,3 % v obdobju 2015–2016), razen obdobjem 2019–2020, ko je delež znašal 4,5 %. Kljub temu je Romunija dosegla visok rezultat (21,3 %).

**Slika 1: Odstotni delež preverjenih delovnih dni po državah članicah**




Večina držav članic je preverila več delovnih dni od minimuma, zahtevanega v Direktivi. Kljub temu šest držav članic ni izpolnilo 3-odstotnega praga, in sicer Ciper, Madžarska, Irska, Litva, Malta in Slovenija. To je podobno kot v prejšnjih dveh obdobjih poročanja (v letih 2019–2020 in 2017–2018 3-odstotnega praga ni doseglo šest držav članic, v obdobju 2015–2016 pa tri). Med šestimi državami članicami, ki niso izpolnile 3-odstotnega praga v obdobju 2021–2022, so le Madžarska, Irska in Malta ostale v tej skupini, v kateri so se jim pridružile tri druge države članice, ki so v prejšnjem obdobju poročanja dosegle dobre rezultate. Grčija je znatno povečala

[14] Izraz „delovni dnevi“ je medsebojno zamenljiv z izrazom „opravljeni delovni dnevi“ voznikov v ustrezni zakonodaji: Uredba (ES) št. 561/2006, Direktiva 2006/22/ES in Sklep (EU) 2017/1013.
[15] Kljub temu Malta še vedno ni dosegla praga 3 % preverjenih delovnih dni.
[16] Zlasti v Avstriji, Bolgariji, Nemčiji, na Portugalskem in v Romuniji.

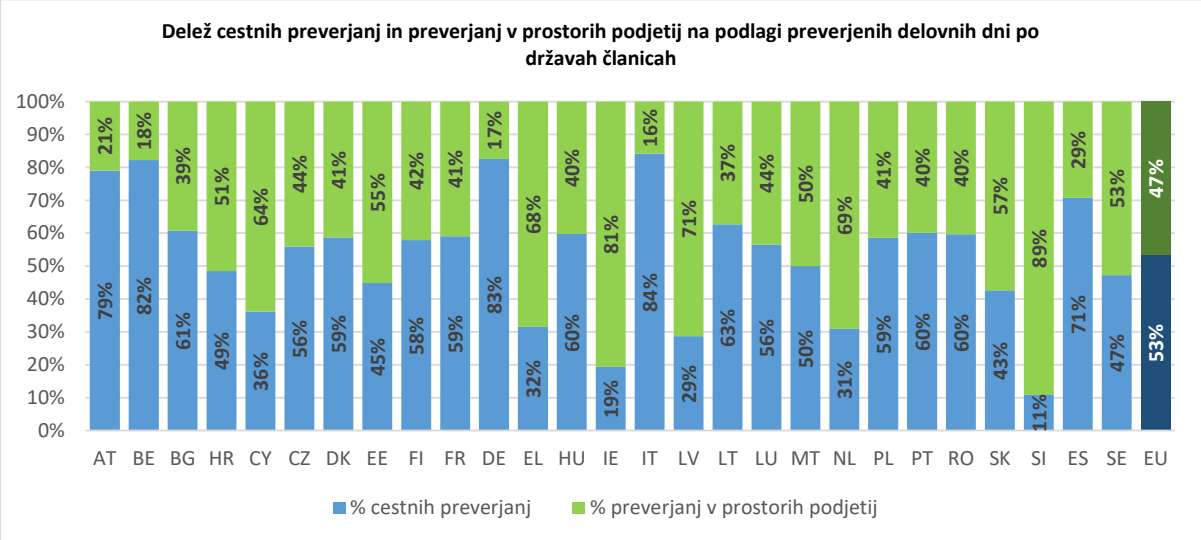
svoja prizadevanja za izvrševanje (izboljšanje z 0,1 % v obdobju 2015–2016, 0,7 % v obdobju 2017–2018 in 2,4 % v obdobju 2019–2020 na 3,2 % v sedanjem obdobju) in prvič po desetih letih presegla prag.

Člen 2 Direktive 2006/22/ES določa tudi razmerje med delovnimi dnevi, za katere je treba opraviti cestno preverjanje in preverjanje v prostorih podjetij, in sicer vsaj 30 % oziroma vsaj 50 %. Izračun tega deleža temelji na številu preverjanj, ki so jih izvršilni organi dejansko opravili, in ne na minimalnem številu delovnih dni, ki jih je treba preveriti.

**V povprečju je bilo 53 % preverjenih delovnih dni opravljenih na cesti, 47 % pa je bilo pregledanih z inšpekcijskimi pregledi v prostorih podjetij.** V primerjavi z zadnjim obdobjem (60 % v obdobju 2019–2020) gre za zmanjšanje cestnih preverjanj ter za pozitivno povečanje preverjanj v prostorih podjetij (40 % v obdobju 2019–2020). V večini držav članic je bil velik del preverjanj opravljen na cesti. Irska in Slovenija sta poročali o majhnem številu cestnih preverjanj. Zahtevani uravnoteženi delež med preverjanji v prostorih podjetij in cestnimi preverjanji dosega osem držav članic, v primerjavi s šestimi v obdobju 2019–2020[17].

Za podrobnosti o nacionalnem deležu cestnih preverjanj in preverjanj v prostorih podjetij glej sliko 2.

**Slika 2: Delež cestnih preverjanj in preverjanj v prostorih podjetij na podlagi preverjenih delovnih dni po državah članicah**




## 1.1 Cestna preverjanja

Skupno je bilo v cestnih preverjanjih po vsej EU preverjenih 3 564 138 vozil in 3 745 458 voznikov, v primerjavi s 4 112 717 vozili in 4 323 245 vozniki, preverjenimi v obdobju 2019–2020. Razlika med številom preverjenih vozil in voznikov se lahko pojasni z vožnjo z več vozniki, tj. vožnjo, pri kateri sta v vozilu vsaj dva voznika, ki vozita izmenično.

[17] Hrvaška, Ciper, Estonija, Grčija, Malta, Nizozemska, Slovaška in Švedska. V obdobju 2019–2020 so bile to: Bolgarija, Ciper, Estonija, Latvija, Litva in Slovaška.

Razlike med številom voznikov in vozil so navedene zlasti v poročilih Belgije, Nemčije, Latvije in Romunije.

V primerjavi s poročilom za obdobje 2019–2020 se je sporočeno število preverjenih vozil zmanjšalo za 548 579 in število preverjenih voznikov za 577 787.

Glede na državo registracije vozila je bilo 64 % preverjenih vozil nacionalnih vozil, 29 % jih je bilo iz drugih držav članic EU[18], 7 % vozil pa je bilo registriranih v tretjih državah. V splošnem je večina vozil, preverjenih na cesti (približno 93 % vseh vozil), prevažala blago, samo približno 7 % vozil pa potnike.

**V obdobju 2021–2022 je bilo 83 % vozil, preverjenih na cesti, opremljenih z digitalnim tahografom**, v primerjavi s 74 % v prejšnjem obdobju poročanja. Zato ni razlogov za zvišanje praga preverjanj s 3 % na 4 %, saj bi bilo treba v skladu s členom 2(3) Direktive 2006/22/ES to storiti, če bi bilo z digitalnimi tahografi opremljenih 90 % preverjenih vozil.

### 1.2 Preverjanja v prostorih podjetij

V obdobju 2021–2022 je bilo preverjenih 84 128 prevoznih podjetij, kar je 44 % več kot v obdobju 2019–2020, ko je bilo preverjenih 58 300 podjetij. Nadzorniki v prostorih podjetij so preverili približno 39,3 milijona delovnih dni, kar je 14 % več kot v prejšnjem obdobju poročanja, ko je bilo preverjenih 34,3 milijona delovnih dni. Nadzorni organi držav članic so v prostorih podjetij skupno preverili zapise 582 218 voznikov, kar je 16 % več kot v obdobju 2019–2020, ko je bilo preverjenih 499 943 voznikov.

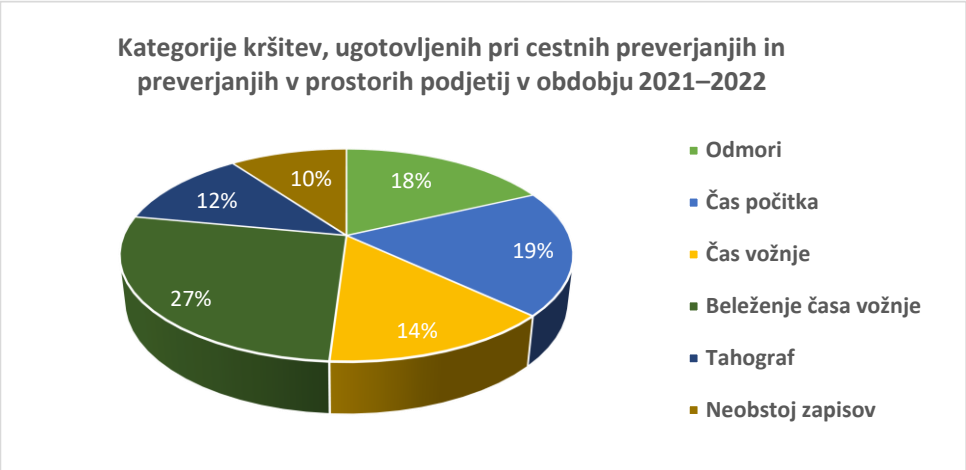
## 2. Kršitve

Vseh 27 držav članic je zagotovilo podatke o ugotovljenih kršitvah, niso pa vse[19] zagotovile podrobnosti o vrstah kršitev. **Skupno število sporočenih kršitev je bilo približno 3,03 milijona, kar je več kot v prejšnjem poročilu (2,25 milijona).** Delež kršitev, ugotovljenih na cesti, se je zmanjšal na približno 50 % vseh ugotovljenih kršitev (60 % v zadnjem poročilu).

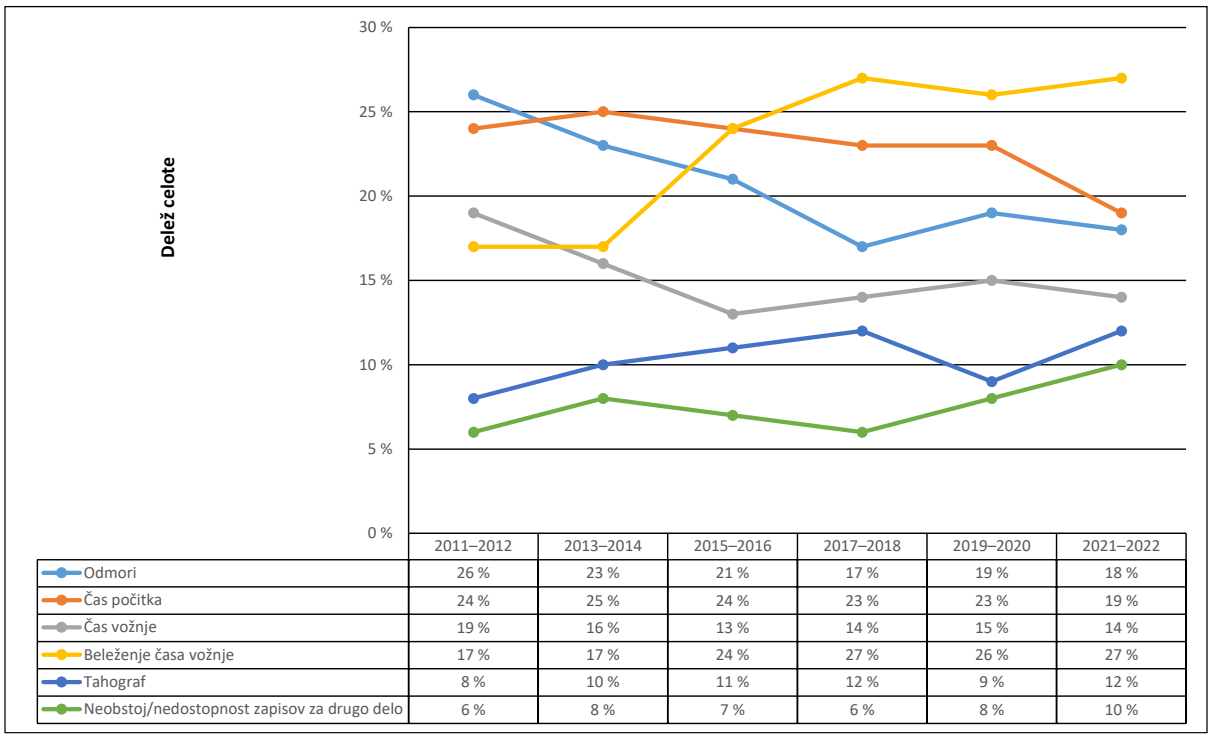
Delež vrst kršitev v skupnem številu ugotovljenih kršitev je ostal podoben kot v prejšnjem obdobju poročanja, z nekaj manjšimi zmanjšanji ali povečanji pri nekaterih kategorijah kršitev. Slika 3 spodaj prikazuje povprečni delež kršitev v EU, ugotovljenih na cesti in v prostorih podjetij v obdobju 2021–2022, po vrstah določb, ki so bile kršene. Število kršitev v zvezi z odmori se je zmanjšalo z 19 % na 18 %, medtem ko se je število kršitev v zvezi s časom vožnje zmanjšalo s 15 % na 14 %, število kršitev v zvezi z zapisovanjem časa vožnje pa se je povečalo s 26 % na 27 %. Delež kršitev v zvezi s časom počitka znaša 19 % vseh kršitev (23 % v zadnjem poročilu) tahografi[20] predstavljajo 12 % vseh kršitev (9 % v zadnjem poročilu), neobstoj/dostopnost zapisov o drugem delu pa predstavlja 10 % vseh odkritih kršitev (8 % v zadnjem poročilu). Te spremembe so predstavljene na sliki 4 spodaj.

[18] Podatki vključujejo tudi države EGP in Švico.
[19] Latvija ni zagotovila vrst kršitev, ugotovljenih pri preverjanjih v prostorih podjetij.
[20] Kršitve v zvezi s tahografi se nanašajo na nepravilno delovanje ter zlorabo ali prirejanje tahografov.

**Slika 3: Kategorije kršitev, ugotovljenih pri cestnih preverjanjih in preverjanjih v prostorih podjetij v obdobju 2021–2022**




**Slika 4: Kategorije kršitev, ugotovljenih pri cestnih preverjanjih in preverjanjih v prostorih podjetij v zadnjih desetih letih**




| | 2011–2012 | 2013–2014 | 2015–2016 | 2017–2018 | 2019–2020 | 2021–2022 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Odmori | 26 % | 23 % | 21 % | 17 % | 19 % | 18 % |
| Čas počitka | 24 % | 25 % | 24 % | 23 % | 23 % | 19 % |
| Čas vožnje | 19 % | 16 % | 13 % | 14 % | 15 % | 14 % |
| Beleženje časa vožnje | 17 % | 17 % | 24 % | 27 % | 26 % | 27 % |
| Tahograf | 8 % | 10 % | 11 % | 12 % | 9 % | 12 % |
| Neobstoj/nedostopnost zapisov za drugo delo | 6 % | 8 % | 7 % | 6 % | 8 % | 10 % |

Povprečna stopnja kršitev, izračunana na podlagi 100 delovnih dni, preverjenih v prostorih podjetij in na cesti, se je povečala, in sicer z 2,1 v obdobju 2019–2020 na 2,7 v sedanjem obdobju poročanja. Stopnji ugotovljenih kršitev tako pri preverjanjih na cesti kot pri preverjanjih v prostorih podjetij sta se v primerjavi z zadnjim obdobjem poročanja povečali. **Stopnja kršitev, ugotovljenih v prostorih podjetij, je še vedno višja od stopnje kršitev, ugotovljenih pri cestnih preverjanjih, kar kaže, da so preverjanja v prostorih podjetij učinkovitejša od cestnih nadzorov.**

### 2.1 Kršitve, ugotovljene pri cestnih preverjanjih

**V obdobju 2021–2022** je bilo pri cestnih preverjanjih ugotovljenih **približno 1,53 milijona kršitev, kar je približno 12 % več kot v obdobju 2019–2020, ko je bilo ugotovljenih približno 1,36 milijona kršitev**. Povprečje kršitev v EU, ugotovljenih pri cestnih preverjanjih, se je z 1,82 povečalo na 2,11 kršitve na 100 preverjenih delovnih dni. V povprečju so 51 % kršitev storili domači vozniki, delež domačih vozil med vsemi vozili, ki so bila ustavljena zaradi nadzora, pa je znašal 64 %.

### 2.2 Kršitve, ugotovljene pri preverjanjih v prostorih podjetij

**Število kršitev, ugotovljenih pri preverjanjih v prostorih podjetij, je znašalo približno 1,5 milijona, kar pomeni precejšnje povečanje v primerjavi s prejšnjim poročilom** (890 000). Povprečna stopnja ugotovljenih kršitev na 100 preverjenih delovnih dni se je povečala z 2,59 na 3,81 kršitve, kar v primerjavi z obdobjem 2019–2020 pomeni povečanje za 47 %. Povprečna stopnja kršitev, ugotovljenih pri preverjanjih v prostorih podjetij, se je povečala s 15 kršitev na podjetje v obdobju 2019–2020 na več kot 17 kršitev na podjetje.

### 2.3 Število nadzornih uradnikov in opreme za analizo tahografov

V trenutnem obdobju poročanja je v preverjanjih po vsej EU sodelovalo 60 040 nadzornih uradnikov (v primerjavi z 54 679 v obdobju 2019–2020).

Za analizo zapisov digitalnih tahografov je bilo usposobljenih 17 081 nadzornih uradnikov (v primerjavi z 20 058 v obdobju 2019–2020). Število enot opreme, ki so bile zagotovljene nadzornim uradnikom za analizo zapisov tahografov, se je s 13 031 v obdobju 2019–2020 zmanjšalo na 8 336 v obdobju 2021–2022.

To potrjuje stalen trend zmanjševanja izvršilnih zmogljivosti v državah članicah.

## 3. Razlaga Uredbe (ES) št. 561/2006 s strani Sodišča Evropske unije

Sodišče Evropske unije je podalo razlago Uredbe (ES) št. 561/2006 s sodbami v združenih zadevah C-870/19 in C-871/19[21], v zadevah C-428/19[22], C-906/19[23] in C-13/21[24]. V zadnji navedeni zadevi je Sodišče pojasnilo člen 13(1), točka (b), Uredbe (ES) št. 561/2006, ki državam članicam dovoljuje, da odobrijo izjeme od veljavnih pravil v zvezi s časom vožnje, odmori ter dnevnim in tedenskim počitkom za vozila, ki jih poljedeljska, vrtnarska, gozdarska, živinorejska ali ribiška podjetja uporabljajo ali najemajo brez voznika za prevoze blaga v okviru lastne podjetniške dejavnosti znotraj območja s polmerom 100 km od kraja, v katerem je zadevno podjetje. Prvič, Sodišče je opredelilo pojem „območje s polmerom 100 km od kraja, v katerem je podjetje“ kot „ravno črto, ki ni daljša od 100 km, ki je zarisana na zemljevidu od tega kraja, v katerem je podjetje, in ki ta kraj povezuje s katero koli točko na krožnem geografskem območju okrog navedenega kraja“. Zato je ta pojem neodvisen od dejanskega števila prevoženih kilometrov. Drugič, Sodišče je pojasnilo, da kadar se z vozili prevaža blago ne samo na območju s polmerom 100 km od kraja, v katerem je zadevno podjetje, ampak tudi

[21] Prefettura Ufficio territoriale del governo di Firenze/MI (C-870/19), TB (C-871/19), ECLI:EU:C:2021:233.
[22] OL in drugi/Rapidsped Fuvarozási és Szállítmányozási Zrt, ECLI:EU:C:2021:548.
[23] Kazenski postopek zoper FO, ECLI:EU:C:2021:715.
[24] Pricoforest SRL/Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR), ECLI:EU:C:2022:531.

zunaj tega območja, se izjeme, ki jih odobrijo države članice, uporabljajo zgolj za prevoze blaga s temi vozili, ki ne presegajo navedenega območja.

### 4. Sodelovanje med državami članicami

V skladu s členom 5 Direktive 2006/22/ES morajo države članice najmanj šestkrat na leto izvesti usklajena cestna preverjanja z vsaj še eno drugo državo članico. Sodelovanje med državami članicami na podlagi usklajenih preverjanj, skupnih pobud za usposabljanje ali izmenjav izkušenj in informacij ima ključno vlogo pri okrepitvi izvrševanja, da se dosežejo cilji socialne zakonodaje v sektorju cestnega prometa, tj. boljši delovni pogoji, poštena konkurenca in večja prometna varnost. Sveženj za mobilnost I[25], ki se je začel skoraj v celoti uporabljati 21. februarja 2022, je namenjen spodbujanju in krepitvi sodelovanja in medsebojne pomoči med državami članicami ter zagotavljanju učinkovitejšega in doslednejšega izvrševanja veljavnih pravil. Poleg tega je Evropski organ za delo (ELA), ki je bil ustanovljen leta 2019[26] in katerega glavni cilj je zagotoviti pošteno mobilnost delavcev na notranjem trgu, med obdobjem poročanja nadaljeval izvajanje dejavnosti obveščanja, usposabljanja in podpore pri izvrševanju na področju cestnega prometa. Ena od glavnih nalog Evropskega organa za delo je podpirati sodelovanje med državami članicami pri čezmejnem izvrševanju in olajšati skupne inšpekcijske preglede, tudi na področju socialnih pravil EU v sektorju cestnega prometa.

Po krizi zaradi COVID-19 so se v obdobju 2021–2022 skupni ukrepi izvrševanja lahko nadaljevali. Vendar enako kot v preteklih letih vse države članice niso zagotovile informacij o točnem številu usklajenih preverjanj ali pa sploh niso poročale o tem, ali so izvedle usklajena preverjanja. Od 22 držav članic, ki so zagotovile informacije o preverjanjih, jih je 10[27] doseglo zahtevano število usklajenih preverjanj v obdobju poročanja.

Pri sodelovanju med državami članicami je šlo večinoma za sosednje države članice. Tako kot za zadnje obdobje poročanja je večina držav članic navedla, da je sodelovanje potekalo v okviru Evropske mreže prometnih policij (ROADPOL) in organizacije Euro Control Route (ECR) ter Evropskega organa za delo (ELA).

## II. Pregled izvajanja Direktive 2002/15/ES

V skladu s členom 13 Direktive 2002/15/ES morajo države članice vsaki dve leti poročati o izvajanju Direktive, pri čemer navedejo stališča predstavnikov delavcev in delodajalcev na nacionalni ravni.

### 1. Področje uporabe Direktive 2002/15/ES

Direktiva določa pravila, ki med drugim urejajo ustrezne odmore med delovnim časom, najdaljši tedenski delovni čas in nočno delo. Njene določbe dopolnjujejo pravila o času vožnje, odmorih in času počitka iz Uredbe (ES) št. 561/2006. Ta direktiva vsebuje nekatere določbe o

[25] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=FR.
[26] Uredba (EU) 2019/1149 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o ustanovitvi Evropskega organa za delo, spremembi uredb (ES) št. 883/2004, (EU) št. 492/2011 in (EU) 2016/589 ter razveljavitvi Odločbe (EU) 2016/344 (UL L 186, 11.7.2019, str. 21).
[27] Avstrija, Belgija, Danska, Francija, Italija, Litva, Nemčija, Nizozemska, Slovenija in Romunija.

delovnem času, ki veljajo za sektor cestnega prometa, zato se obravnava kot *lex specialis* v odnosu do splošne Direktive 2003/88/ES[28] o delovnem času, ki določa osnovne zahteve za organizacijo delovnega časa delavcev v vseh sektorjih.

## 2. Vidiki izvajanja v državah članicah

Nekatere države članice in socialni partnerji so poročali o nekaterih težavah pri izvajanju. Nemški organi so poročali, da delodajalci ne spremljajo sistematično skladnosti z ustreznimi zdravstvenimi in varnostnimi pravili, ki se uporabljajo za mobilne delavce. Na splošno delodajalci niso dovolj seznanjeni z zakonodajo o času vožnje in delovnem času ter o medsebojnem vplivu teh pravil. Kot je bilo ugotovljeno, se delovni čas mobilnih delavcev v večini primerov običajno preverja v okviru preverjanj na podlagi zakonodaje glede časa vožnje in se na splošno ne spoštuje v celoti.

Nemčija je navedla tudi, da se pri podjetjih, ki spadajo na področje uporabe uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014, načeloma nadzor izvaja pogosteje kot pri podjetjih, ki spadajo na področje uporabe druge zakonodaje o sektorju cestnega prometa.

Italijanski organi menijo, da je evropska zakonodaja pripomogla k varovanju zdravja in varnosti voznikov ter uskladitvi pogojev konkurence med prevoznimi podjetji. Nekatera podjetja so uvedla ustreznejše programe za prenos, shranjevanje in preverjanje podatkov iz digitalnih tahografov. Nekateri inšpektorati za delo so poudarili tudi, da so za podporo inšpekcijskim dejavnostim pomembna ustrezna tehnološka orodja, da bi se zmanjšal problem omejenih virov za izvrševanje. V tem smislu se je namenska računalniška aplikacija, ki se uporablja v Italiji, izkazala za posebej koristno za nadzor dejavnosti cestnega prometa. Še en pozitiven vidik je bila razširitev področja uporabe zakonodaje o delovnem času na samozaposlene delavce.

Nekateri organi so poročali tudi o težavah z nekaterimi opredelitvami v Direktivi 2002/15/ES. Kot je navedla Nemčija v prejšnjem poročilu, so potrebna dodatna pojasnila o tem, kako obravnavati „čakalne dobe na prehodih“. Ugotovljeno je bilo tudi, da se raztovarjanje pogosto ne zabeleži kot „drugo delo“, temveč kot čas počitka. V nekaterih primerih so podjetja razlikovala tudi med dejanskim delovnim časom in delovnim časom, ki se plačuje, da je bil čas tako zabeležen in plačan po pavšalnem znesku in ne kot „drugo delo“.

Nazadnje, nekateri nacionalni organi so poročali o težavah pri nadzoru delovnega časa voznikov, ki se ukvarjajo z različnimi vrstami prevoznih dejavnosti ali opravljajo prevoze za več delodajalcev. Nekatere države članice so poročale o tem, da nimajo dovolj inšpektorjev za nadzor delovnega časa.

Nasprotno je Litva pojasnila, da pri izvajanju nadzora v skladu z Direktivo 2002/15/ES niso naleteli na večje težave.

[28] Direktiva 2003/88/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. novembra 2003 o določenih vidikih organizacije delovnega časa (UL L 299, 18.11.2003, str. 9).

Kljub navedenim ugotovitvam je še vedno težko ugotoviti trende in nerešene težave na ravni EU, ker so številne države članice predložile nepopolna poročila in upoštevajo različne nacionalne prakse.

## 3. Razlaga Direktive 2002/15/ES

V obdobju 2021–2022 je nekaj držav članic[29] poročalo o razlagah nekaterih določb Direktive 2002/15/ES s strani nacionalnih sodišč.

Švedska je poročala glede sodbe sodišča v zadevi v zvezi z razmejitvijo med odgovornostmi švedske agencije za promet in odgovornostmi socialnih partnerjev v primerih, kjer so bile podpisane kolektivne pogodbe, ki odstopajo od delov nacionalnega pravnega akta, s katerim je bila prenesena Direktiva 2002/15/ES[30]. Švedska je navedla tudi, da so prvostopenjska sodišča rešila nekaj drugih pravnih sporov v zvezi z izvajanjem Direktive 2002/15/ES in da vrhovno sodišče ni sprejelo nobene pravne odločbe. O enakem položaju je poročala tudi Estonija, ki je potrdila, da izvajanje Direktive 2002/15/ES v Estoniji na splošno ni povzročil nikakršnih problemov v obdobju 2021–2022.

Nasprotno pa sta Grčija in Italija poročali o sodbah vrhovnega sodišča v zvezi z nekaterimi določbami Direktive 2002/15/ES. V Nemčiji se je BAG s sklepom z dne 19. maja 2021 izrekel o razlagi člena 10 Direktive 2002/15/ES[31].

## 4. Kršitve pravil o delovnem času

Samo dvanajst držav članic[32] je zagotovilo nekaj kvantitativnih podatkov o ugotovljenih kršitvah. To število je nekoliko višje od tistega v prejšnjem obdobju poročanja, ko je te podatke zagotovilo enajst[33] držav članic. Vendar zaradi nezadostnega števila prispevkov ni mogoče sprejeti sklepov za celotno EU.

Nemčija je sporočila, da pogosto prihaja do kršitev najdaljšega tedenskega delovnega časa ali neizplačila nadomestila za najdaljši tedenski delovni čas. Najpogosteje sporočene kršitve zakonodaje so povezane z odmori.

Nekatere države članice so navedle, da pogostejši nadzor pripomore k boljšemu poznavanju pravil med delodajalci in vozniki ter boljšemu ravnanju.

## 5. Mnenja zainteresiranih strani o izvajanju Direktive 2002/15/ES

[29] Grčija, Estonija, Nemčija, Italija in Švedska. Danska je poročala, da so prvostopenjska sodišča rešila pravne spore v zvezi z izvajanjem Direktive 2002/15/ES. Estonsko vrhovno sodišče ni sprejelo nobene pravne odločbe.
[30] V sodbi, ki je postala pravnomočna januarja 2023, je navedeno, da če podjetje zavezuje osrednja kolektivna pogodba, ki ureja vprašanje skupnega delovnega časa in nočnega dela, zanj velja ta pogodba in ne posebni členi zakona o delovnem času v cestnem prometu.
[31] Člen 10 Direktive 2002/15/ES državam članicam omogoča, da uporabljajo ali uvedejo pravila, ki so ugodnejša za varovanje zdravja in varnosti oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu.
[32] Ciper, Češka, Finska, Francija, Grčija, Madžarska, Nemčija, Poljska, Romunija, Slovaška, Slovenija in Švedska.
[33] Avstrija, Ciper, Češka, Finska, Nemčija, Madžarska, Italija, Luksemburg, Poljska, Slovaška in Španija.

V skladu s členom 13 Direktive 2002/15/ES je enajst držav članic[34] jasno navedlo, da so se posvetovale s socialnimi partnerji za namene tega poročanja. To je nekoliko več kot v prejšnjem poročilu[35], vendar je še vedno jasno, da več kot polovica držav članic ne vključuje socialnih partnerjev v poročanje o izvajanju pravil o delovnem času. Avstrija je pojasnila, da se ni posvetovala s socialnimi partnerji, vendar se o osnutku letnega poročila razpravlja v parlamentu (socialni odbor) in je poleg tega javno dostopen tudi na spletni strani inšpektorata za delo.

V sedmih od enajstih držav članic[36] so bila mnenja socialnih partnerjev navedena v ločenem oddelku ali odstavku.

Mnenj socialnih partnerjev ni mogoče nadalje analizirati, saj vzorec ni reprezentativen.

## III. Sklepne ugotovitve

Splošni rezultati analize izvajanja in izvrševanja socialnih pravil na področju cestnega prometa v EU kažejo, da splošna raven izvrševanja in skladnosti v obdobju 2021–2022 z nekaj pozitivnega napredka ostaja skoraj enaka kot v obdobju 2019–2020.

Povečalo se je skupno število preverjenih delovnih dni v sedanjem obdobju poročanja, s čimer se je obrnil trend zmanjševanja, ki je bil opažen v zadnjih letih. Kljub temu sta se v primerjavi s prejšnjimi obdobji poročanja po vsej EU zmanjšali sporočeno število vozil in sporočeno število voznikov, preverjenih na cesti. Po drugi strani je bilo ugotovljeno, da se je povečalo število prevoznih podjetij, preverjenih v prostorih podjetij. Poleg tega je razmerje med delovnimi dnevi, preverjenimi na cesti in v prostorih podjetij, bolj uravnoteženo (53 % za preverjanja na cesti in 47 % za preverjanja v prostorih podjetij, medtem ko sta deleža v zadnjem poročilu znašala 60 % oz. 40 %), kar je pozitivna sprememba, s katero se razmerje med tema dvema vrstama nadzora približuje pravnim zahtevam.

Skupno število kršitev, odkritih v prostorih podjetij in na cesti, se je v primerjavi z zadnjim poročilom povečalo, zlasti število kršitev, ugotovljenih v prostorih podjetij. Stopnja kršitev, ugotovljenih v prostorih podjetij, je še vedno višja od stopnje kršitev, ugotovljenih pri cestnih preverjanjih, kar kaže, da so ciljna preverjanja v prostorih podjetij učinkovitejša od naključnega cestnega nadzora. Poleg tega se je povprečna stopnja kršitev, ugotovljenih v prostorih podjetij, v primerjavi z zadnjim obdobjem poročanja povečala.

Stopnje ugotovljenih kršitev se po vsej EU znatno razlikujejo (od 0,08 do 12,40). To dejstvo kaže, da je treba preverjanja nujno bolje usmeriti. Dostop do podatkov, na primer do ocene tveganja, je na cesti zelo pomemben, saj pripomore k bolje usmerjenemu nadzoru in zmanjša število nepotrebnih „čistih“ preverjanj, tj. preverjanj, pri katerih kršitve niso ugotovljene.

[34] Ciper, Estonija, Finska, Francija, Nemčija, Grčija, Italija, Portugalska, Slovaška, Slovenija in Švedska.
[35] Ciper, Estonija, Finska, Francija, Nemčija, Italija, Poljska, Portugalska, Slovaška in Švedska.
[36] Francija, Nemčija, Grčija, Italija, Portugalska, Slovenija in Švedska.

Dostop inšpektorjev na cesti do podatkov o oceni tveganja je obvezen na podlagi novih zahtev, ki jih uvaja prvi sveženj za mobilnost.

Očitno je, da usklajena in skupna preverjanja v državah članicah prispevajo k izmenjavi znanja in vzpostavljanju usklajenega pristopa za razumevanje in izvrševanje veljavnih pravil EU. Komisija zato spodbuja države članice, naj s skupnimi inšpekcijskimi pregledi in usklajenimi preverjanji dodatno okrepijo svoja prizadevanja za izboljšanje sodelovanja ter izkoristijo pomoč, ki jo ponuja Evropski organ za delo. Komisija bo v naslednjem obdobju posebno pozornost namenila skupnim ukrepom izvrševanja.

Deleži različnih vrst kršitev ostajajo podobni tistim v prejšnjem obdobju poročanja. V prostorih podjetij je skoraj tretjina vseh ugotovljenih kršitev povezanih s tem, da ni zapisov časa vožnje, kar kaže, da imajo podjetja težave s primernim shranjevanjem ustreznih podatkov. Nasprotno pa je skoraj polovica vseh ugotovljenih kršitev med cestnimi preverjanji povezanih z odmori, časom počitka in časom vožnje.

Zaradi pomanjkanja primerljivih kvantitativnih in kvalitativnih podatkov v številnih nacionalnih poročilih je težko opraviti poglobljeno oceno o izvajanju Direktive 2002/15/ES. Komisija želi poudariti pomen tega poročanja in opozoriti, da se lahko zoper države članice, ki ne izpolnjujejo zahteve glede predložitve informacij iz člena 17 Uredbe (ES) št. 561/2006, uvedejo pravni ukrepi.

Komisija ugotavlja, da se je splošna raven izvrševanja in skladnosti po uporabi svežnja za mobilnost I v tekočih obdobjih poročanja izboljšala. Izvedbeni akt o usklajeni formuli za oceno tveganja[37], ki ga je sprejela Komisija, izvršilnim organom omogoča hitro prepoznavanje profila podjetja, ki ga nameravajo preveriti, lahko pa tudi izvedo, ali ima podjetje nizko oceno tveganja (zaradi nizke stopnje kršitev zakonodaje) ali visoko oceno tveganja (zaradi visoke stopnje kršitev zakonodaje). Poleg tega bodo lahko izvršilni organi z zgodnjim odkrivanjem na daljavo morebitnega prirejanja in zlorab digitalnih tahografov izbirali vozila, ki jih želijo preveriti. Komisija bo še naprej preiskovala, kako bi tehnologije digitalizacije in avtomatizacije lahko pripomogle k pametnejšemu nadzoru skladnosti (učinkovitejšemu, uspešnejšemu, brezpapirnemu ter osnovanemu na dostopu do digitalnih podatkov in njihovi izmenjavi).

Komisija vztraja, da morajo države članice predložiti popolne sklope podatkov o izvajanju socialnih pravil v zvezi s cestnim prometom, kot je določeno v členu 13 Direktive 2002/15/ES, členu 10g Direktive Sveta 96/53/ES in členu 17 Uredbe (ES) št. 561/2006. Okrepila bo spremljanje tega, kako države članice izpolnjujejo obveznosti poročanja. Hkrati bo preučila tehnične možnosti za to, kako postopek poročanja narediti pametnejši in enostavnejši za države članice.

Nadalje si bo Komisija ob pomoči držav članic še naprej prizadevala, da bi se spremljanje izvajanja in izvrševanja socialnih pravil v cestnem prometu izboljšalo. Države članice poziva,

[37] Izvedbena uredba Komisije (EU) 2022/695 z dne 2. maja 2022 o določitvi pravil za uporabo Direktive 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede skupne formule za izračun ocene tveganja prevoznih podjetij (UL L 129, 3.5.2022, str. 33).

naj v skladu z Direktivo 2002/15/ES glede izvajanja pravil o delovnem času vključijo stališča obeh strani v sektorju.